

**Protocole d'accord pour  
une nouvelle tarification multimodale zonale  
à l'échelle de la région urbaine de Lyon  
février 2009**

**Action 20 du plan d'actions REAL**



Entre :

Jean-Jack Queyranne  
Président de la Région Rhône-Alpes

Rachel Mazuir  
Président du Conseil Général de l'Ain

André Vallini  
Président du Conseil Général de l'Isère

Bernard Bonne  
Président du Conseil Général de la Loire

Michel Mercier  
Président du Conseil Général du Rhône

Bernard Rivalta  
Président du SYTRAL

Maurice Vincent  
Président de la Communauté d'Agglomération Saint Etienne Métropole

Alain Cottalorda  
Président de la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère

Christian Avocat  
Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Roanne

Michel Fontaine  
Président de la Communauté d'Agglomération de Bourg-en-Bresse

Christian Trouiller  
Président de la Communauté d'Agglomération du Pays Viennois

Jean Picard  
Président de la Communauté d'Agglomération de Villefranche-sur-Saône

Il a été convenu ce qui suit :

## **1. Préambule**

Une tarification multimodale zonale complète à l'échelle du territoire de la région urbaine lyonnaise (RUL) permettra aux utilisateurs des transports publics de recourir avec un seul titre de transport à tous les réseaux de l'aire métropolitaine lyonnaise.

L'objet du présent protocole est d'acter les premières orientations déjà formulées en vue de la mise en œuvre de cette nouvelle tarification et de dégager les premiers principes d'organisation nécessaires à son lancement.

L'étude de ce nouveau système, pilotée par la RUL et confiée aux bureaux d'études spécialisés RGR (Lausanne) et Transétude (Lyon), a été engagée dès 2005. Elle est inscrite dans le plan d'actions REAL (action 20), avec l'objectif initial d'aboutir à l'horizon 2009.

Cependant, la complexité du projet et de sa mise en œuvre conduit à fixer désormais la nouvelle échéance à 2011, pour la deuxième phase décrite ci-dessous.

Elle s'est également poursuivie en cohérence et continuité avec d'autres actions engagées dans le cadre du projet REAL telles :

- la mise en place d'une tarification combinée TER+TCL sur la carte OÙRA! (action 18),
- la démarche d'interopérabilité billettique conduite par la Région Rhône-Alpes (Charte d'Interopérabilité, Référentiel Fonctionnel Commun et spécifications techniques, correspondant à l'action 17),
- La mise en place par certains départements de navettes de rabattement vers les gares (action 16), accompagnées d'une tarification spécifique (action 19).
- La mise en place d'une information intermodale à distance via le site Multitud' (action 21).

## **2. Les objectifs et les étapes**

Les objectifs de la nouvelle tarification, partagés par les signataires, sont les suivants :

- une tarification zonale permettant l'accès à tous les réseaux des zones achetées,
- un découpage zonal respectant les cohérences territoriales et fonctionnelles,
- la proposition d'une gamme tarifaire multimodale simple et lisible, en particulier au moyen d'un choix de titres ciblés,
- une identification grâce à la carte OÙRA!,
- une cohérence et une équité à l'échelle régionale,
- une maîtrise partagée entre les Autorités organisatrices,

## **3. L'atteinte de ces objectifs passe par plusieurs étapes :**

- Une première phase, déjà en œuvre, reposant sur des produits tarifaires combinés entre deux ou plusieurs réseaux ;
- Une deuxième phase objet du présent protocole, à horizon 2011, pendant laquelle la tarification multimodale zonale est mise en place pour la clientèle multimodale, sur la base d'une gamme de titres ciblés. Les tarifications monomodales ou multimodales existantes, propres à chaque réseau sont maintenues ; en veillant à la cohérence d'ensemble du système tarifaire ;
- Une troisième phase correspondant à l'objectif final : la mise en œuvre d'une tarification multimodale zonale se substituant progressivement aux titres monomodaux. L'établissement d'un tel système tarifaire nécessitera la prise en considération de diverses questions notamment l'hétérogénéité du niveau d'offre entre différentes zones, les contraintes du système tarifaire national ferroviaire. Cette phase nécessitera des accords complémentaires.

#### **4. Les grands principes**

Le comité de pilotage RUL du 1<sup>er</sup> mars 2007 a validé les points suivants :

- confirmation de l'importance de l'objectif de simplicité recherché pour la nouvelle tarification multimodale,
- mise en place d'une tarification spécifique au démarrage, incluant le maintien simultané inévitable des tarifications spécifiques « monomodales » de chaque Autorité organisatrice : pas d' « intégration » complète réaliste à court terme comme, par exemple, en Suisse ou en Ile de France (carte orange),
- confirmation du maintien de l'objectif d'une « intégration complète » à plus long terme (plus grandes lisibilité et facilité d'usage),
- nécessité de concilier logique institutionnelle et logique territoriale pour définir le découpage zonal,
- nécessité d'intégrer plusieurs spécificités telles que des PTU de tailles variables ou en extension prévisible, des découpages multimodaux déjà existants localement (St Etienne métropole ou CG 38 par exemple), des prix largement diversifiés selon les PTU.

##### ***Découpage zonal***

Le découpage du territoire de la région urbaine de Lyon est réalisé sur la base d'un système « alvéolaire » composé de 25 zones intégrant les réalités des territoires et compatible avec une déclinaison du système à d'autres bassins régionaux.

Des propositions tenant compte de la structure de l'offre, de la tarification actuelle, d'évolutions territoriales telles que l'extension du PTU lyonnais à Givors et Grigny, l'extension du PTU de la CAPI, la tarification multimodale zonale de Saint-Etienne Métropole, les nouvelles tarifications « plates » pour les Départements du Rhône, de la Loire... ont pu être élaborées.

Un zonage de référence a été établi, complété par une variante concernant la zone centrale (*cf. cartes en annexe n°1*).

Il restera cependant des solutions à trouver pour éviter les risques de divergence entre la cohérence du système global et des décisions locales, notamment les extensions des PTU de grandes tailles.

##### ***Règles tarifaires***

Pour répondre à l'objectif de simplicité, le prix est calculé uniquement en fonction du nombre de zones traversées, le principe général retenu est un prix identique par zone.

La zone centrale de Lyon compte pour deux zones et respecte ainsi la cohérence avec la tarification du réseau lyonnais (*cf. tableau en annexe 2*).

##### ***Gamme tarifaire et tarifs de lancement***

La gamme tarifaire envisagée est bien positionnée pour la clientèle et respecte l'objectif de simplicité recherché.

Elle comprendra, au lancement du système, deux formules d'abonnements, un abonnement grand public et un abonnement « réduit ».

Un travail est lancé en complément pour préparer la mise en œuvre, dès que possible techniquement, d'un titre « occasionnel ».

Ces titres multimodaux remplaceront les titres multimodaux actuels équivalents.

Les prix proposés ont été positionnés pour avantager le maximum de voyageurs par rapport à la situation actuelle tout en générant des pertes de recettes prévisionnelles réduites.

Cependant, si les pertes de recettes prévisionnelles sont limitées, il est apparu dès la première phase d'étude que des coûts spécifiques significatifs sont à prévoir. Ils concernent les coûts de gestion et d'exploitation du système, ainsi que les coûts d'évolution des systèmes billettiques. Leur évaluation prévisionnelle, même approchée, nécessite pour sa part un avancement suffisant du projet (cf. examen des conditions de mise en œuvre ci-après).

### ***Modalités de répartition des recettes***

Le modèle proposé permet :

- de se caler de façon simple sur la situation actuelle en utilisant les statistiques à disposition dans chaque réseau
- de faire ensuite évoluer de façon sécurisée et étanche (entre AOT éloignées notamment) cette répartition de recettes au vu des évolutions réelles du trafic de chaque réseau grâce à la connaissance d'éléments objectifs, tels que les validations ou des comptages complémentaires

La gestion du système de répartition des ressources, qui devra s'intéresser à l'ensemble des flux financiers liés au système de tarification, serait facilitée par la mise en place d'une structure de coopération (Cf point 6).

## **5. L'examen des conditions de mise en œuvre**

Pour viser une mise en œuvre prévue initialement fin 2009, le lancement d'un premier programme d'actions s'est révélé nécessaire. Le Comité de pilotage du 1<sup>er</sup> mars 2007 avait décidé l'ouverture de plusieurs « chantiers » prioritaires sous pilotage RUL :

- définition des modalités d'organisation entre Autorités organisatrices,
- définition des règles de fonctionnement,
- traduction billettique sur le support OÙRA! et propositions de solutions transitoires.

L'examen des conditions de mise en œuvre fonctionnelles et techniques de ce dispositif, la question importante des « moyens communs », ainsi que celle des coûts de développement et d'exploitation/gestion à prévoir, sont au cœur de cette étape, dont le report de la date de mise en œuvre en 2011 ne remet pas en cause les fondements.

Cinq grandes thématiques ont été traitées par des groupes de travail définis et formés par les représentants des autorités organisatrices, ainsi que de leurs exploitants autant que de besoin :

- processus de décisions tarifaires et d'évolution du zonage,
- distribution (vente), validation et contrôle,
- information voyageurs, communication de lancement et Service Après Vente,

- répartition des recettes et flux financiers,
- billettique : concertation, pré-validations des fonctionnalités et traduction billettique du projet sur le support OÙRA! et propositions de solutions transitoires.

Une réflexion billettique spécifique concertée, impliquant l'ensemble des Autorités organisatrices, ainsi que leurs exploitants et industriels, s'est révélée indispensable à la mise en œuvre de la nouvelle tarification compte tenu des longs délais nécessaires à toute mise en place de systèmes billettiques (adaptation des systèmes en place, développements nouveaux...).

## **6. La mise en œuvre de la nouvelle tarification multimodale**

Le lancement opérationnel du projet nécessite une organisation commune de portage de la démarche afin de mener en priorité les missions suivantes :

- assurer la conduite générale du projet en phase de lancement,
- veiller à la cohérence d'ensemble du dispositif,
- engager les premiers investissements communs nécessaires pour le compte de l'ensemble des Autorités organisatrices partenaires,
- assurer la montée en charge opérationnelle,
- engager les réflexions permettant d'atteindre l'objectif final,

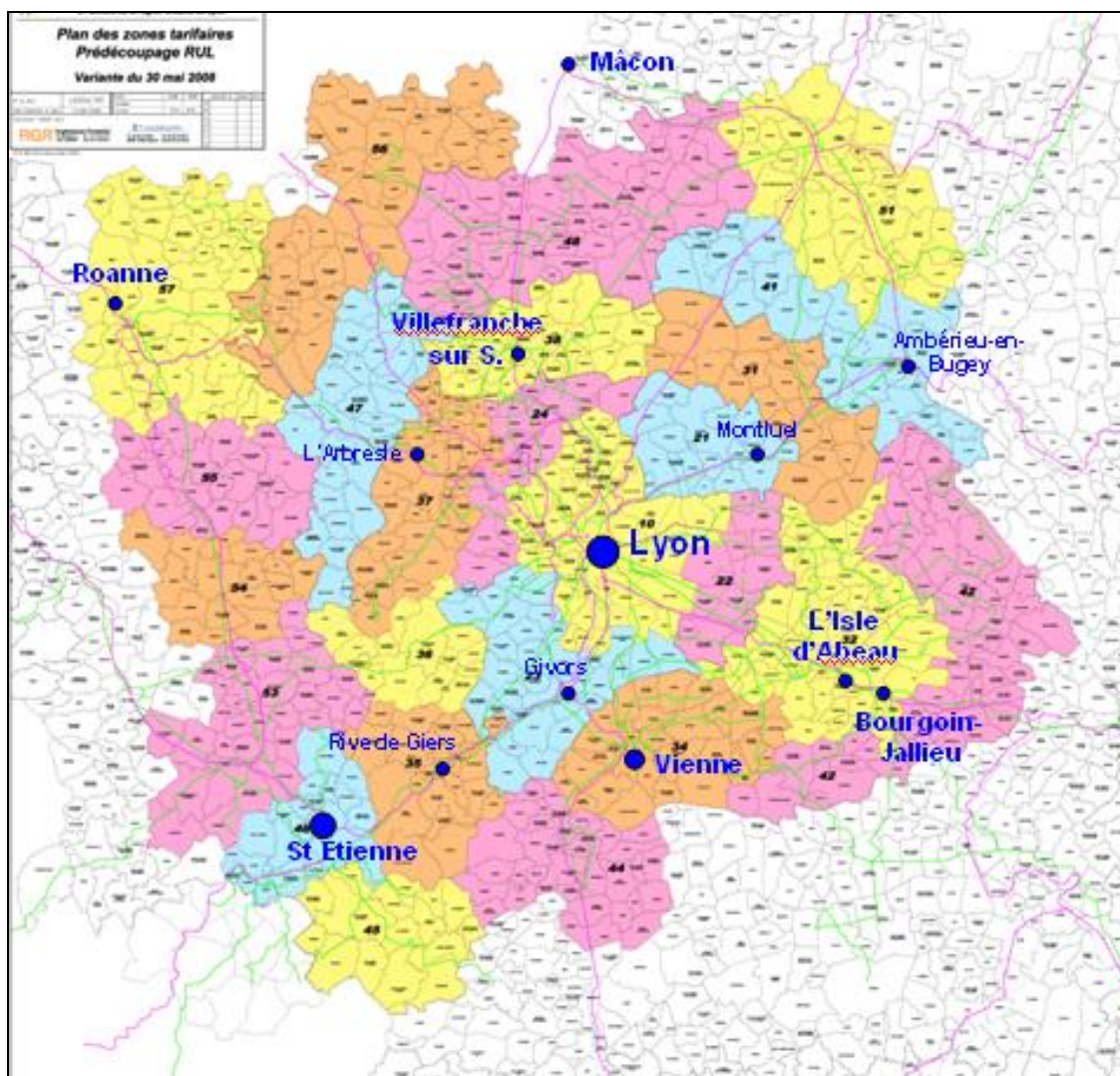
Cette fonction pourrait relever d'une structure de coopération (Syndicat mixte de type SRU – LOTI ou AMMD « Autorité métropolitaine de mobilité durable » (terme retenu en première lecture dans le projet de loi Grenelle de l'Environnement 1),

A la suite des Comités de Pilotage des 23 octobre 2008 et 8 janvier 2009, les partenaires conviennent de se réunir pour réfléchir ensemble aux formes de coopération plus intégrée, les plus adaptées au portage pérenne du projet, depuis sa mise en place jusqu'à la gestion ultérieure du système.

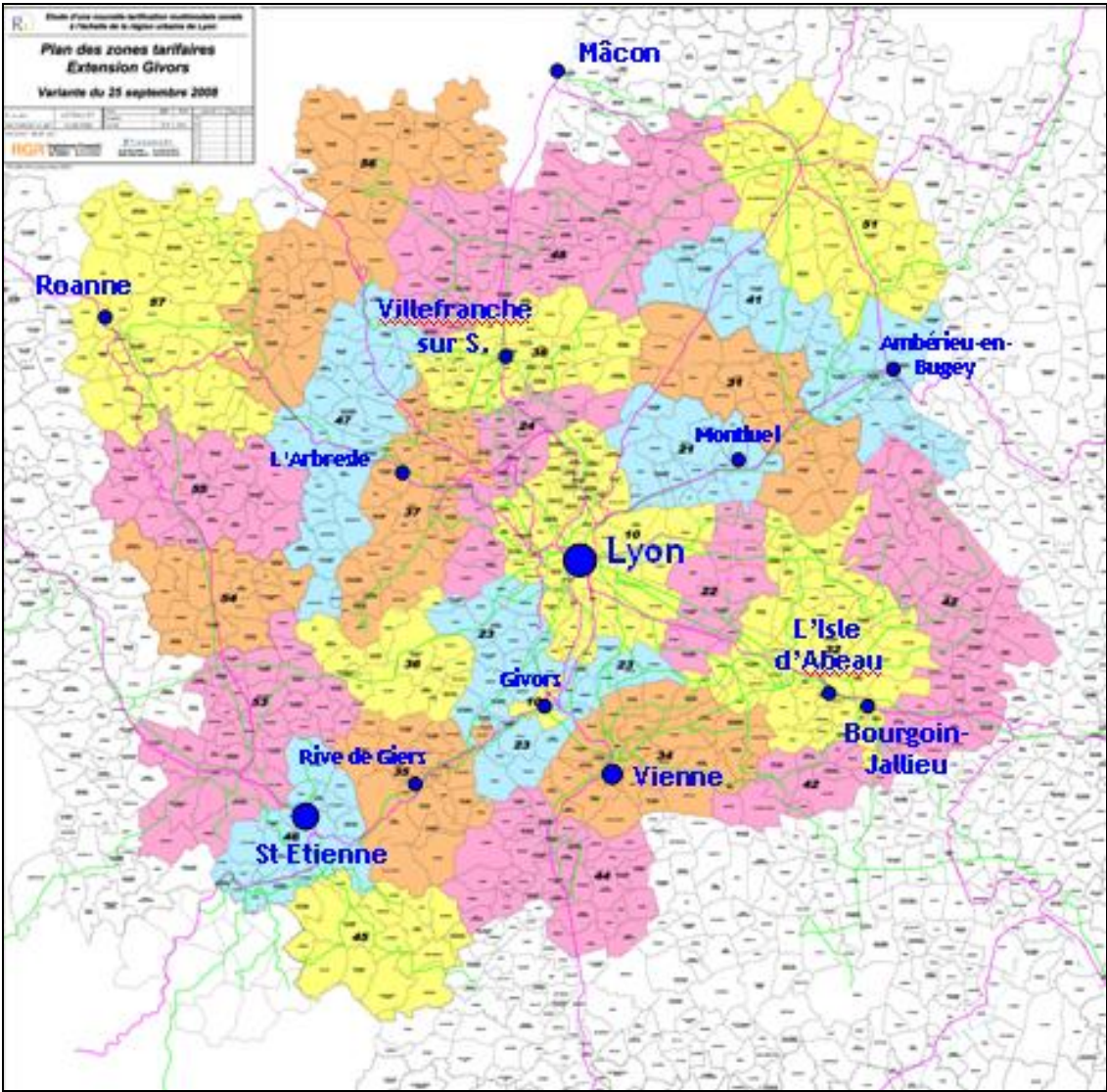
## Annexe 1 : Découpage zonal

cartes présentées en comité de pilotage des AO en mars 2007 et ajustées à la demande des partenaires

Zonage de référence :



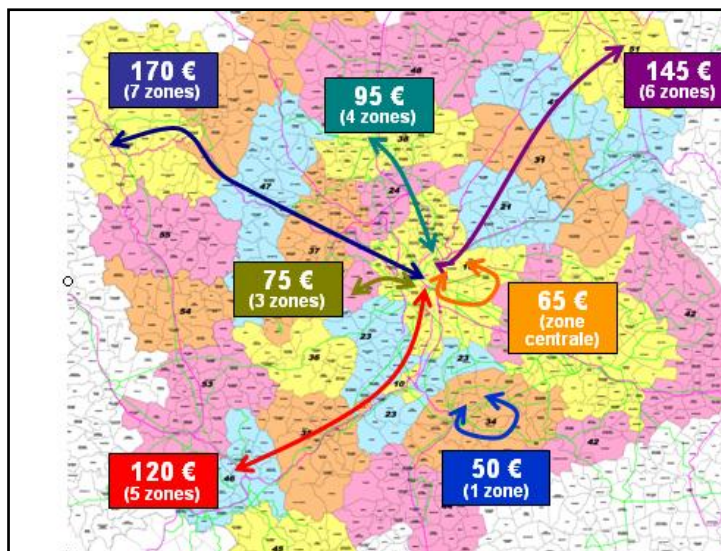
Variante extension Givors



## Annexe 2 : Grille tarifaire

### Exemple de calcul du prix pour l'abonnement grand public (base 2009)

Nombre de zones achetées	Tarifs TTC
1	50
2	65
3	75
4	95
5	120
6	145
7	170



### Comparaisons de prix actuels et futurs (Euros 2009 TTC)

Trajet vers Lyon	Tarifs au 01.12.2008 (TER + TCL)	Tarif zonal proposé
Interne PTU de Lyon	62,70	65
Vienne	90,20	95
St-Etienne	128,80	120
Villefranche-sur-Saône	93,10	95
Bourg-en-Bresse	137,40	145
Bourgoin-Jallieu	103,10	95
Roanne	176,20	170

### **Annexe 3 : Clientèle concernée et évaluation des pertes de recettes**

Cette nouvelle tarification pourra concerner à terme plus de 10 000 clients / voyageurs par jours (effectuant en moyenne un A/R) pour l'ensemble du territoire de la RUL.

Les pertes de recettes cumulées ont été estimées (sur la base 2005) à :

- 300 K€/an au maximum pour l'abonnement grand public
- 50 K€/an au maximum pour l'abonnement réduit
- inférieures à 10 K€/an pour le titre journée